

## **BieM-Kamingespräch: Emissionen oder »How dare you«?**

*Die unabhängige Bundesinitiative eMobility Austria, kurz BieM, lud Anfang September, nur wenige Tage vor der Nationalratswahl 2019, zum dritten Kamingespräch. Unter der Leitung Helmut-Klaus Schimany diskutierten geladene Expertinnen und Experten über ein Thema, das akuter und politischer nicht sein könnte: Emissionen.*

„Es ist eigentlich traurig, dass ich hier sein muss.“ (Greta Thunberg)

Helmut-Klaus Schimany weist zu Beginn des Gesprächs auf die gesellschaftspolitische Brisanz des gewählten Gesprächsgegenstandes hin: Auf der ganzen Welt vier Millionen Menschen, die auf den Straßen für eine andere Klimapolitik demonstrieren, gerade aktuell, die Proteste vor dem UN-Hauptquartier zur Klimakonferenz in New York. Vorsichtig optimistisch bilanziert Schimany die europäische und österreichische Klimapolitik – im Sinne einer stufenweisen Annäherung an ein hochgestecktes Ziel. Laut *Nahzeitprognose* des Bundesumweltamtes seien die Treibhausgasemissionen in Österreich 2018 das erste Mal seit drei Jahren gesunken.

### ***I want you to panic***

Dieses Ergebnis (der erstmaligen Senkung der Emissionen seit drei Jahren) wurde unterstützt durch einen milden Winter und auch sogenannten »Einmaleffekt«. Ob es von einer echten Trendwende kündigt, bleibe abzuwarten, so Schimany. Umso mehr, als der Teufel bekanntlich im Detail steckt, die Treibhausgasbelastung nämlich ausgerechnet im Bereich der Mobilität, also gerade im Verkehrssektor seit 1990 (weiterhin) kontinuierlich ansteigt. So gesehen hätte man sich zu früh gefreut und es könnte wohl kaum von einem Paradigmenwechsel gesprochen werden. Eingedenk dessen, dass der Verkehrssektor für nicht weniger als ein Drittel (!) der Treibhausgasemissionen verantwortlich ist, schmerzt der in diesem Bereich verzeichnete Anstieg um 2,8 % im Besonderen. Bis 2030 bleibt ein Reduktionsbedarf von noch 8 t. Reichen die beschriebenen und geplanten Massnahmen? Und freilich, das Umweltbundesamt hat 50 Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion berechnet – aber,

wäre es nicht sinnvoller gewesen, fragt Schimany, sich auf *einige sehr wirksame* zu konzentrieren und diese sehr konsequent umzusetzen? Das Ziel darf nicht aus dem Auge verloren werden, worauf es ankommt, ist, dass man die EU-Kernziele erreicht und den Vorgaben des Pariser Klimaabkommens entspricht. Eine Frage des politischen Willens und natürlich wie immer des Geldes.

Ulla Rasmussen vom VCÖ hält die 50 Maßnahmen des Bundesumweltamtes zur CO<sub>2</sub>-Reduktion für eine Auflistung theoretischer Möglichkeiten. In Wirklichkeit brauche es konkrete politische Entscheidungen. Dem schließt sich Ute Teufelberger vom BEÖ an und bedauert, dass die »politische Pause« (der Übergangsregierung) dafür nicht genutzt worden sei. Ein »Papier« wie das des Maßnahmenkatalogs hält sie allenfalls für einen »guten Unterbau«. Ähnlich Theresia Vogel vom Klima- und Energiefonds, die darin einen Plan sieht, auf den man immerhin aufbauen kann, auch wenn die Antwort der Kommission darauf zunächst zum Teil unbefriedigend ausgefallen sei, die da »unvollständig« gelautet hat. Elektromobilität bedeute für sie, Vogel, Förderung und Regulation. Und ein gutes Regularium zeichne sich vor allem durch eine ausgewogene Balance zwischen ordnungsrechtlichen Maßnahmen (Geboten bzw. Verboten), einem Anreizsystem und freiwilligen Allianzen und Vereinbarungen aus. Anreize allein seien jedenfalls zu wenig, meint Vogel. Plattformen, wie sie das BieM bietet, *public private partnership*, und Allianzen, vor allem die Einbeziehung des Autohandels, seien für das Herbeiführen einer Mobilitätswende unabdingbar.

Hans Jürgen Salmhofer vom BMVIT beschwichtigt: Österreich sei im Grunde gut vorbereitet. Selbst wenn er eingestehen muss, dass die Kommission die veranschlagten 50 Einzelmaßnahmen teilweise für zu wenig konkret gehalten habe. Dennoch sieht Salmhofer Grund zur Freude. Nämlich die Tatsache, dass eine Begeisterung für grüne Ideen und eine generelle Bewusstseinsänderung in Bezug auf Umwelt und Klima sich in Österreich durchgesetzt und manifestiert hätten. Niemand stelle heute mehr die Zielebene an sich in Frage. Den Vorwurf, die sogenannte Expertenregierung sei untätig geblieben, weist er zurück; vielmehr habe der Bundesminister Linienprozesse in Auftrag gegeben, solcher Art, dass bis Dezember möglichst viele Maßnahmen »loszueisen« und neue zu identifizieren seien. In Sachen »vorbereitet sein« geht Robin Krutak vom BMNT mit seinem Vorredner vom BMVIT konform. Man dürfe nicht herunterspielen, um welch ein

ambitioniertes Programm es sich beim NEKP handle. Wenn man nämlich bedenkt, dass schon bis 2030 die Zahl der Radfahrer verdoppelt, der Schwerpunkt bei Neuzulassungen auf Elektrofahrzeuge verlegt und der öffentliche und der Fußgängerverkehr wesentlich gestärkt werden sollen.

Der nächsten Gesprächsrunde stellt Diskussionsleiter Schimany zwei unangenehme Feststellungen voran. Dass seit 2007 die Budgetmittel des Klimaenergiefonds laufend reduziert würden. Und dass es im NEKP augenfällig an konkreten bzw. an fiskaltechnischen Maßnahmen fehle. Weder sei von einer Kerosinsteuer noch von einer MÖSt die Rede. Eine Steuer tut weh. Habe man etwa Angst davor gehabt, den Bürger und Wähler in seiner Komfortzone aufzuschrecken? Oder habe man Interessensvertreter und Stakeholder nicht verschrecken wollen? Wie dem auch sei, ohne Steuer, das wird einhellig von Fachleuten bestätigt, werden die Maßnahmen nicht ausreichen.

Ohne Steuerreform kein Lenkungseffekt und somit keine Chance, dem Klimaplan gerecht zu werden, so auch Rasmussen (VCÖ). Selbst wenn eine Steuer eingeführt würde, bleibe dennoch das Problem bestehen, wie man mit den zusätzlichen Einnahmen verfährt. Für den VCÖ gibt es nur eine Lösung: Es müsse in den öffentlichen Verkehr und für die Abfederung der Härtefälle (z.B. PendlerInn,...) investiert werden. Teufelberger (BEÖ) kann einer erweiterten Steuer-Erleichterung auf E-Autos als Anreizbildung einiges abgewinnen (Vorbild Norwegen). Sie weist darauf hin, dass »das Anschaffungsmoment«, das emotionale Element beim Autokauf, im Leben einer Familie keine gering zu schätzende Rolle spiele, vergleichbar dem Hausbau. Im Übrigen ist eindeutig festzustellen, dass Kinder und Jugendliche die Entscheidung beim Autokauf der Eltern stärker beeinflussen als noch vor 30 Jahren. Die Klimabewegung geht ja von der Jugend aus. Vogel (Klima- und Energiefonds) ist Steuern ebenso wenig abgeneigt. Eine auf Kerosin müsse freilich auf internationaler Ebene beschlossen und behoben werden. Für die MÖSt hielte sie es am besten, wenn diese einmal mutiger angehoben würde statt nur »zitterweise«. Die Pendlerpauschale müsse komplett neu geregelt werden. Handlungsbedarf sieht sie aber vor allen Dingen in der Raumplanung und Energieraumplanung. Es müssten gute Bedingungen für die Infrastruktur im ruralen Raum geschaffen werden, im Zusammenspiel mit Automatisierung und Digitalisierung, sodass der öffentliche Verkehr emissionsfrei gehalten werden könne. Krutak (BMNT) glaubt ohnehin, dass das Verkehrssystem preislich umgebaut werden

muss. Klimafreundliche Verkehrsmittel müssten in Zukunft auch die billigsten werden. Österreich könne sich im internationalen Vergleich aber durchaus sehen lassen, sagt Krutak und erinnert an die E-Mobilitätsoffensive des BMVIT und an die aktive Umsetzungen des *public private partnerships* im Bereich Ankaufförderung im Verbund mit der Autowirtschaft. Zwar sei Österreich noch nicht mit Norwegen vergleichbar, aber immerhin gleichauf mit Schweden, den Niederlanden und Portugal. Salmhofer (BMVIT) lobt die Initiative »*klimaaktiv mobil*« des BMNT. Außerdem sei Österreich ein Vorreiter auf Einzelbetriebebene. Ginge es nach Salmhofer, sollte jeder Betrieb, jede Gemeinde, jede Gebietskörperschaft ein Mobilitätsmanagement in Anspruch nehmen. Auch in diesem Punkt fehle es noch an Bereitschaft und an finanziellen Mitteln. Dem schließt sich Vogel an und wünscht für den Klima- und Energiefonds mehr Mittel und Anerkennung der bisher erreichten Leistungen und eine weitere Stärkung dieses nationalen Instruments: „Wir würden uns wünschen, dass die nächste Bundesregierung unsere Kompetenz sieht und uns wirklich, als starken Partner, ins Boot holt. Wir würden uns eine deutlich gesteigerte Budget-Tangente wünschen. Zur Umsetzung der 2030-Klimaziele braucht es neben Engagement und Begeisterung auch Budget!“

Salmhofer schlägt in dieselbe Kerbe, wenn er meint, dass die Politik die Energie- und Klima-Maßnahmen der Öffentlichkeit im Sinne einer guten Marketingstrategie „verkaufen muss“. Salmhofer: „Verpackt in ein zukünftiges, positives Zielbild, kann man das niedrige Akzeptanzniveau in eine mehrheitsfähige Lösung drehen. Wir als Verwaltung werden jedenfalls unseren Beitrag leisten und die nächste Bundesregierung wird die Instrumente auch nutzen!“

In der Schlussrunde bittet Schimany um einen Ausblick in die Zukunft und erfragt, vielleicht nur hypothetische, Wünsche der Diskutanten an die nächste Bundesregierung.

Rasmussen betont, wie sehr die wissenschaftlichen Studien des VCÖ zur allgemeinen Bewusstseinsbildung und Generationenverantwortung beigetragen haben. Sie erinnert daran, dass der VCÖ sich nicht von selbst finanzieren kann. Der VCÖ werde jedenfalls Mahner bleiben, so Rasmussen. Konkret wünsche sie sich eine ökosoziale Steuerreform und ein klares Bekenntnis zum Pariser Abkommen. Teufelberger hofft, dass eine Ladestation zu Hause so selbstverständlich wie ein Internetanschluss würde und dass es von der nächsten Regierung Bemühungen dahingehend geben wird, steuerrechtliche Regelungen für grenzübergreifendes

Laden zu formulieren. Theresia Vogel wünscht sich 5 Mrd. Euro im scherzhaften Umkehrschluss aus der Ankündigung, den Wasserstoff mit 500 Mio Euro zu fördern. Nach einer hoffentlich baldigen Steuerreform hofft Vogel auf wenigstens 1.000 Transitionsprojekte (100 pro Bundesland) mit hohen CO2 äquivalenten und den bereits angesprochenen Infrastrukturumbau. Außerdem müsse es zu einem Schulterschluss mit Ausbildungsstätten kommen. Geld solle im Übrigen immer auch dafür verwendet werden, begleitend Bewusstseinsbildung und Kommunikationskonzepte für die Menschen auszuarbeiten – erklären, einbinden und „abholen“ ist ein wichtiges Instrument, um den Wechsel zu ermöglichen. Salmhofer geht es etwas bescheidener an: „Mein Wunsch wäre, dass wir im Laufe der Legislaturperiode messbar und wirklich auf den Reduktionspfad kommen, sodass wir bis 2030 Paris-konform sind!“

Dafür hält er ein Monitoring-System und die Institutionalisierung von Prozessen für hilfreich, „zur leichteren Umsetzung der Maßnahmen bzw. zur Identifizierung neuer“. Krutak wünscht sich grundsätzlich ein „mehr“ an Begeisterung für Klimaschutz in Politik und Gesellschaft. Der Klimaschutz sei noch nicht attraktiv genug. Dafür würde es helfen, die Vorteile (etwa Arbeitsplätze und Wertschöpfung) und die Nachteile (Strafzahlungen sind teuer) auch klar zu benennen. Selbst bei nur oberflächlicher Betrachtung kann die allgemeine Schieflage, die derzeit in Angelegenheiten der Mobilität vorherrscht, nicht mehr verborgen bleiben. Ein Flug nach Mallorca kostet weniger als das Taxi zum Flughafen oder eine Bahnfahrt nach Villach. Mit den nicht gerade rosigen Aussichten auf Milliarden-Strafzahlungen, die letztlich niemand anderer als der Steuerzahler selbst zu tragen hätte, wird man die Zukunft der nächsten Generationen jedoch nicht sichern können.

Weitere Informationen auf:

[www.biem.at](http://www.biem.at)